

2024-2030年中国廉价航空 行业发展趋势与市场运营趋势报告

报告目录及图表目录

北京迪索共研咨询有限公司

www.cction.com

一、报告报价

《2024-2030年中国廉价航空行业发展趋势与市场运营趋势报告》信息及时，资料详实，指导性强，具有独家，独到，独特的优势。旨在帮助客户掌握区域经济趋势，获得优质客户信息，准确、全面、迅速了解目前行业发展动向，从而提升工作效率和效果，是把握企业战略发展定位不可或缺的重要决策依据。

官方网站浏览地址：<http://www.cction.com/report/202310/415661.html>

报告价格：纸介版8000元 电子版8000元 纸介+电子8500元

北京迪索共研咨询有限公司

订购电话: 400-700-9228(免长话费) 010-69365838

海外报告销售: 010-69365838

Email: kefu@gonyn.com

联系人：李经理

特别说明：本PDF目录为计算机程序生成，格式美观性可能有欠缺；实际报告排版规则、美观。

二、说明、目录、图表目录

航空公司的商业模式主要是通过运营飞机赚取机票费用，其产品就是为顾客提供客运和货运以及飞行过程中的各种服务，但不同类型的航空公司也各有其特点。网络型的航空公司是我国航空公司的主要组成部分，以通达性强、规模较大为特点，提供主要线路的服务，以优质的服务作为赢利点；支线型的航空公司提供地域性强、中转的运输服务，自身线路盈利的同时也获得干线的分成；廉价型的航空公司主要提供价格低廉的运输服务，通过降低运营成本、提高利用率获得一定优势。

廉价航空公司（Budget airline company）又称为低成本航空公司或低价航空公司，指的是通过取消一些传统航空乘客服务，将营运成本控制得比一般航空公司较低，从而可以长期大量提供便宜票价的航空公司。在疫情期间，由于廉价航空公司运力都集中在国内市场，因此受到的冲击较小。在冲击过后，由于其规模不大、成本控制较好，迅速恢复了生产，实现了市场份额的提升和持续盈利，趁机弯道超车。

廉价航空不是由于疫情而暂时得到发展的。在政策上，《关于进一步推进民航国内航空旅客运输价格改革有关问题的通知》、《民航航班时刻管理办法》表明了民航业的市场化趋势，而市场开放、消费需求多元化是低成本航空发展的必要条件；《民航局关于促进低成本航空发展的指导意见》出台，表现了国家的鼓励支持态度，进一步优化我国低成本航空运营环境。

从市场看，2020年，低成本航空在全球范围内的市场占有率高达35.2%，同比增长了约4%。美国低成本航空的市场份额同比增长了4.5%，欧洲低成本航空市场份额也增长了近2%。据亚太航空中心统计，2020年中国廉价航空市场份额仅为11.1%，成长空间可期。我国三线及以下城市人口数量达9.6亿人，随着低线城市人均GDP的增长，国内低线消费潜力巨大，将成为推动廉价航空发展的有利因素。廉价航空具有航程短、票价低、服务简化、运营灵活的特点，有助于公司提升盈利能力、优化成本。在未来，廉价航空将有良好的发展前景。

国内廉价航空的代表是春秋航空、华夏航空。春秋航空2021年全年营业收入108.6亿，同比增长15.8%；2022年一季度营业收入23.6亿，同比增长6.2%。2022年3月27日起，春秋航空将陆续开通沈阳经青岛至三明、沈阳经石家庄至绵阳、沈阳经合肥至北海3条新航线，恢复沈阳经忻州至厦门航线。3条新航线开通后，2022年夏秋航季春秋航空沈阳基地可通达的城市将达到33个。华夏航空2021年实现营业总收入39.7亿，同比下降16.1%，降幅较2020年同期扩大。公司持续优化衢州航网，2021年新开7条跨省航线，包括衢州 - 海口、衢州 - 昆明、衢州 - 南宁、衢州 - 三亚、衢州 - 厦门、衢州 - 天津等，同时公司与芜湖市政府签订长期航线合作协议，共同致力于航空枢纽城市打造。

中企顾问网发布的《2024-2030年中国廉价航空行业发展趋势与市场运营趋势报告》共九章。首先介绍了廉价航空的相关概念、特征等，接着分析了国际廉价航空的发展状况及国内廉价航空业的发展环境。然后对我国廉价航空的总体状况及支线航空市场进行了详实全面的分析。随后，报告对廉价航空业做了相关行业分析、重点企业运营分析、投资机遇分析和投资风险预警。最后科学预测了廉价航空业的未来前景和趋势。

本研究报告数据主要来自于国家统计局、商务部、财政部、民航局、旅游局、中企顾问网、中企顾问网市场调查中心、中国航空运输协会以及国内外重点刊物等渠道，数据权威、详实、丰富，同时通过专业的分析预测模型，对行业核心发展指标进行科学地预测。您或贵单位若想对廉价航空行业有个系统深入的了解、或者想投资廉价航空业，本报告将是您不可或缺的重要参考工具。

报告目录：

第一章 廉价航空的相关概述

1.1 民用航空的基本介绍

1.1.1 民用航空的概念

1.1.2 民用航空的基本分类

1.1.3 民用航空的主要构成

1.2 廉价航空的基本介绍

1.2.1 廉价航空的概念

1.2.2 廉价航空的演变历程

1.2.3 廉价航空公司的基本特征

1.3 廉价航空的运营模式

1.3.1 低价的市场定位

1.3.2 简化的产品定位

1.3.3 高效的运营定位

1.3.4 低成本战略核心

第二章 2021-2023年国际廉价航空的发展分析

2.1 2021-2023年全球廉价航空行业整体概述

2.1.1 全球廉价航空发展的背景

2.1.2 全球廉价航空获得高速发展

2.1.3 全球廉价航空盈利能力较强

- 2.1.4 廉价航空积极开发大都市市场
- 2.1.5 廉价航空倒逼传统航空改革
- 2.2 2021-2023年全球廉价航空的发展状况
 - 2.2.1 2020年全球低成本航空市场格局
 - 2.2.2 2021年全球最安全廉价航空公司
 - 2.2.3 2022年全球低成本航空运营情况
- 2.3 全球廉价航空的运营模式分析
 - 2.3.1 低廉的票价
 - 2.3.2 统一的机型
 - 2.3.3 有利的机场选择
 - 2.3.4 便捷的服务
 - 2.3.5 低廉的成本
 - 2.3.6 科学的航线设置
- 2.4 北美低成本航空业分析
 - 2.4.1 北美低成本航空公司市场份额上升
 - 2.4.2 美国低成本航空业发展概况
 - 2.4.3 美国低成本航空竞争态势
- 2.5 欧洲低成本航空业分析
 - 2.5.1 低成本航空发展现状分析
 - 2.5.2 低成本航空公司竞争力分析
- 2.6 亚洲低成本航空业分析
 - 2.6.1 低成本航空发展现状
 - 2.6.2 低成本航空公司财务分析
 - 2.6.3 低成本航空业发展潜力显现

第三章 2021-2023年中国廉价航空发展环境分析

- 3.1 廉价航空在民航业发展背景下腾飞
 - 3.1.1 民航业的发展状况回顾
 - 3.1.2 2021年民航业发展状况
 - 3.1.3 2022年民航业发展态势
 - 3.1.4 “十四五”民航业发展前景
 - 3.1.5 民航业与廉价航空业互相促进

- 3.2 旅游业与廉价航空业进一步融合
 - 3.2.1 中国旅游业发展现状
 - 3.2.2 “航旅联合”的市场背景
 - 3.2.3 民航业与旅游业相互促进
 - 3.2.4 廉价航空推动区域旅游业发展
 - 3.2.5 廉价航空与旅游业的合作动态
- 3.3 廉价航空发展的政策环境分析
 - 3.3.1 民航运输业发展规划分析
 - 3.3.2 低成本航空迎来政策机遇
 - 3.3.3 政策为民用飞机产业加码
 - 3.3.4 低成本航空指导政策出台
- 3.4 廉价航空客运需求分析
 - 3.4.1 我国交通客运量持续增长
 - 3.4.2 我国航空客运市场需求扩大
 - 3.4.3 廉价航空成为飞行出游首选

第四章 2021-2023年中国廉价航空行业的发展现状分析

- 4.1 2021-2023年中国廉价航空行业发展状况
 - 4.1.1 廉价航空获得快速发展
 - 4.1.2 廉价航空市场的扩张
 - 4.1.3 廉价航空业竞争加剧
 - 4.1.4 廉价航空的发展机遇
 - 4.1.5 廉价航空价格分析
- 4.2 2021-2023年中国低成本航空运营状况分析
 - 4.2.1 低成本航空公司运营现状
 - 4.2.2 低成本航空市场运行状况
 - 4.2.3 低成本航空国际竞争力分析
 - 4.2.4 低成本航空运营效率分析
 - 4.2.5 低成本航空市场航线网络特征
- 4.3 2021-2023年传统航空公司转型发展廉价航空态势
 - 4.3.1 转型发展是大势所趋
 - 4.3.2 具备转型的优势条件

- 4.3.3 转型发展的模式选择
- 4.3.4 转型发展的具体措施
- 4.3.5 相关产业进一步融合
- 4.4 廉价航空发展存在的问题及对策
 - 4.4.1 廉价航空发展的限制
 - 4.4.2 廉价航空存在认识误区
 - 4.4.3 廉价航空的发展建议
 - 4.4.4 廉价航空的发展路径

第五章 2021-2023年中国支线航空发展分析

- 5.1 支线航空的基本介绍
 - 5.1.1 支线航空的概念
 - 5.1.2 支线飞机的定义
 - 5.1.3 支线机场的介绍
 - 5.1.4 支线航空的特点
- 5.2 支线航空的发展意义
 - 5.2.1 缩小地区发展差距
 - 5.2.2 增强航空公司实力
 - 5.2.3 迎合城市化的需要
 - 5.2.4 推动航空运输大众化
 - 5.2.5 构建国家综合交通体系
 - 5.2.6 其他发展意义
- 5.3 2021-2023年中国支线航空发展现状
 - 5.3.1 支线航空发展环境
 - 5.3.2 支线航空运行情况
 - 5.3.3 支线航空机队数量
 - 5.3.4 支线航空市场特征
 - 5.3.5 支线低成本航空分析
 - 5.3.6 支线航空航班频率
- 5.4 支线航空发展存在的问题
 - 5.4.1 经济发展问题
 - 5.4.2 飞机供应问题

- 5.4.3 支线网络问题
- 5.4.4 支线政策问题
- 5.4.5 地方政府问题
- 5.4.6 消费观念问题
- 5.5 支线航空发展建议
 - 5.5.1 政府管制放松化
 - 5.5.2 基础设施规范化
 - 5.5.3 政府补贴灵活化
 - 5.5.4 飞机制造国产化
 - 5.5.5 运营模式多元化
- 5.6 支线航空发展的前景展望
 - 5.6.1 市场需求不断扩大
 - 5.6.2 航空市场有待挖掘
 - 5.6.3 整体发展潜力较好

第六章 2020-2023年国内外廉价航空重点企业发展分析

- 6.1 西南航空公司
 - 6.1.1 企业发展概况
 - 6.1.2 企业发展模式
 - 6.1.3 企业运营状况
 - 6.1.4 企业经营战略
- 6.2 亚洲航空公司
 - 6.2.1 企业发展概况
 - 6.2.2 企业合作伙伴
 - 6.2.3 SWOT分析
 - 6.2.4 企业经营概况
 - 6.2.5 企业盈利模式
- 6.3 瑞安航空公司
 - 6.3.1 企业发展概况
 - 6.3.2 企业低成本模式
 - 6.3.3 企业运营状况
 - 6.3.4 竞争能力分析

- 6.4 春秋航空公司
 - 6.4.1 企业发展概况
 - 6.4.2 企业运营特点
 - 6.4.3 经营效益分析
 - 6.4.4 业务经营分析
 - 6.4.5 财务状况分析
 - 6.4.6 企业竞争力分析
 - 6.4.7 企业发展战略
 - 6.4.8 未来前景展望
- 6.5 西部航空公司
 - 6.5.1 企业发展概况
 - 6.5.2 企业经营模式
 - 6.5.3 企业经营战略
 - 6.5.4 企业发展规划
- 6.6 中联航空公司
 - 6.6.1 企业发展概况
 - 6.6.2 企业航线开辟
 - 6.6.3 企业战略动向
 - 6.6.4 企业发展规划
- 6.7 九元航空公司
 - 6.7.1 企业发展概况
 - 6.7.2 企业航线开辟
 - 6.7.3 通航城市扩大
- 6.8 幸福航空公司
 - 6.8.1 企业发展概况
 - 6.8.2 企业航线开辟
 - 6.8.3 企业发展模式
 - 6.8.4 企业合作动态

第七章 2021-2023年中国廉价航空的相关行业分析

7.1 民用飞机制造业

7.1.1 飞机制造业的发展现状

7.1.2 飞机制造业面临的挑战

7.1.3 飞机制造业前景广阔

7.2 机场行业

7.2.1 机场行业发展现状

7.2.2 机场行业发展趋势

7.2.3 机场商业开发模式

7.3 酒店行业

7.3.1 酒店行业整体综述

7.3.2 酒店行业现状分析

7.3.3 酒店行业发展趋势

第八章 中国廉价航空行业投资潜力分析

8.1 民航业进入壁垒

8.1.1 政策壁垒

8.1.2 资金壁垒

8.1.3 技术与人才壁垒

8.2 行业投资机遇

8.2.1 市场机遇

8.2.2 政策机遇

8.2.3 产业机遇

8.3 企业投资动态

8.3.1 春秋航空

8.3.2 西部航空

8.3.3 吉祥航空

8.3.4 九元航空

8.4 行业投资风险

8.4.1 租赁风险

8.4.2 经营风险

8.4.3 安全风险

8.4.4 人力风险

第九章 对中国廉价航空行业前景及趋势预测

- 9.1 中国廉价航空业发展面临的挑战
 - 9.1.1 传统航空巨头的压制
 - 9.1.2 廉价航空的安全问题
 - 9.1.3 廉价航空面临价格战
- 9.2 中国廉价航空市场未来前景展望
 - 9.2.1 中国民航业整体发展展望
 - 9.2.2 中国廉价航空发展前景广阔
 - 9.2.3 中国人口庞大拉动乘机指数
 - 9.2.4 政策促进未来廉价航空发展
- 9.3 中国廉价航空市场的发展预测
 - 9.3.1 中国航空市场整体需求预测
 - 9.3.2 中国廉价航空旅客运输量预测
 - 9.3.3 中国廉价航空运营成本预测
 - 9.3.4 对2024-2030年廉价航空市场规模预测
- 9.4 中国廉价航空行业发展趋势分析
 - 9.4.1 廉价航空市场份额增加
 - 9.4.2 廉价航空发展势头迅猛
 - 9.4.3 廉价航空未来路径选择

图表目录

- 图表 廉价航空公司的基本特征
- 图表 低成本航空的战略核心
- 图表 航空旅游增长与国内生产总值
- 图表 全球机场数量增长情况
- 图表 有潜力扩展长途航线的亚洲廉航公司财务表现
- 图表 亚洲廉航的成本优势（单位成本VS航线长度）
- 图表 全球低成本航空客运区域分布
- 图表 美洲低成本航空公司前十位
- 图表 欧洲低成本航空公司前十位
- 图表 亚太低成本航空公司前十位
- 图表 全球低成本航空运营收入前十位
- 图表 全球低成本航空公司净利润前十位

图表 全球低成本航空公司销售收入及增长情况

图表 全球主要低成本航空公司机队

图表 全球主要低成本航空公司利润

图表 全球主要低成本航空公司客座率

图表 全球及北美低成本航空市场份额变化趋势图

图表 美国航空客运发展趋势图

图表 美国十大航空公司排名

图表 13家航空公司的经营指标和运营指标

图表 4家低成本航空公司和9家传统航空公司基本经营数据对比

图表 4家低成本航空和9家传统航空公司竞争力对比

图表 13家公司收入及收入变化

图表 13家公司客运量及客运量变化

图表 13家公司平均航线里程

图表 13家公司客座率及客座率变化

图表 13家公司营业利润率对比图

图表 亚洲地区全服务航空公司与低成本航空公司财务比较

图表 民航运输总周转量

图表 民航旅客运输量

图表 民航货邮运输量

图表 民航运输机场旅客吞吐量

图表 机场旅客吞吐量按地区分布

图表 我国定期航班条数及里程

图表 正班客座率和正班载运率

图表 廉价航空作为旅游出行选择的意愿调查

图表 低成本航空公司与传统航空公司的比较

图表 我国主要低成本航空公司经营状况

图表 我国低成本航空市场经营现状

图表 我国低成本航空市场航线网络特征

图表 我国三大航空公司运力份额

图表 航空公司的付费项目

详细请访问：<http://www.cction.com/report/202310/415661.html>